

BVSK e.V.

## Tätigkeitsbericht 2024

Bundesverband  
der freiberuflichen und unabhängigen  
Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e.V. -BVSK-  
Menzelstraße 5, 14467 Potsdam

## Inhalt

0	Vorwort: Rahmenbedingungen 2024.....	3
0.1	Volkswirtschaftliches Umfeld .....	3
0.1.1	Inflation und Fachkräftemangel .....	3
0.1.2	Fahrzeugbestand und Verkehrsaufkommen .....	3
0.2	Versicherungswirtschaft .....	5
0.3	Sachverständigen-Branche .....	6
0.4	Projekte.....	6
0.5	Neuausrichtung GTÜ.....	7
1	Satzungszweck, Mitgliedschaft, Organisation, Vorstand .....	8
1.1	Satzungszweck .....	8
1.2	Mitgliedschaft.....	8
1.3	Organisation .....	8
1.4	Vorstand und Geschäftsführung.....	9
1.4.1	Vorstand im Sinne des § 26 BGB .....	9
1.4.2	Beisitzer .....	9
1.4.3	Geschäftsführer.....	9
2	Fachliche Interessenvertretung .....	9
2.1	Allgemeines .....	9
2.2	Fachkunde- und Zertifizierungsprüfungen.....	10
2.3	Aus- und Weiterbildung.....	10
2.3.1	Veranstaltungen der BVS-K-Landesgruppen und BVS-K Kfz-Sachverständigentag .....	10
2.3.2	Seminare der BVS-K-Akademie.....	10
2.3.3	Rundschreiben, Richtlinien und ATR .....	11
2.3.4	Weitere Veröffentlichungen.....	11
3	Wirtschaftliche, politische und soziale Interessenvertretung.....	12
3.1	GTÜ .....	12
3.2	Berufsbild.....	12
3.3	Autority GmbH.....	13
3.4	BVS-K-Honorarbefragung 2024.....	14
3.5	Verbandsgespräche und fremde Veranstaltungen.....	15
4	Finanzierung.....	16

4.1	Allgemein.....	16
4.2	Neue Beitragsordnung zum 01.01.2024 .....	17
5	Tochterunternehmen und weitere Beteiligungen .....	18
5.1	BVSK Immobilien GmbH .....	18
5.2	BVSK Service GmbH .....	18
5.3	Beteiligung an der GTÜ GmbH.....	19
5.4	Beteiligung an der Autority GmbH.....	19
5.5	Beteiligung an der repair-pedia AG .....	19
6	Mitgliedschaften .....	19
7	Glossar.....	20

## 0 Vorwort: Rahmenbedingungen 2024

### 0.1 Volkswirtschaftliches Umfeld

Das Umfeld des BVSK und seiner Mitglieder wurde auch 2024 noch wesentlich von den volkswirtschaftlichen Folgen der Pandemie und des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine geprägt.

#### 0.1.1 Inflation und Fachkräftemangel

Dabei ging es vor allem um die Auswirkungen der Inflation – insbesondere im Hinblick auf die Schadenhöhen, auf Investitionen und Konjunktur (Zinsniveau) sowie die allgemeine Kostenentwicklung. Zwar haben sich die Verbraucherpreise in Deutschland im Jahresdurchschnitt 2024 nur noch um 2,2 % gegenüber 2023 erhöht. Wohingegen sie 2023 im Jahresdurchschnitt noch bei +5,9 %, und 2023 sogar bei +6,9 % lagen.<sup>1</sup> Allerdings ist das nun erreichte Preisniveau sehr hoch. Eine besondere Herausforderung stellt dabei für mittelständische Betriebe weiterhin die Lohnentwicklung in Zeiten des Fachkräftemangels dar. Entsprechendes gilt für den Verband selbst.

#### 0.1.2 Fahrzeugbestand und Verkehrsaufkommen

Während bspw. die periodische Fahrzeugüberwachung vom Fahrzeugbestand und die Begutachtung zur Sachmängelhaftung stark vom Kaufverhalten und damit letztendlich ebenfalls von der Entwicklung des Fahrzeugbestands abhängt, gibt es für das Geschäftsfeld der Schadenbegutachtung eine starke Korrelation zum Verkehrsaufkommen.

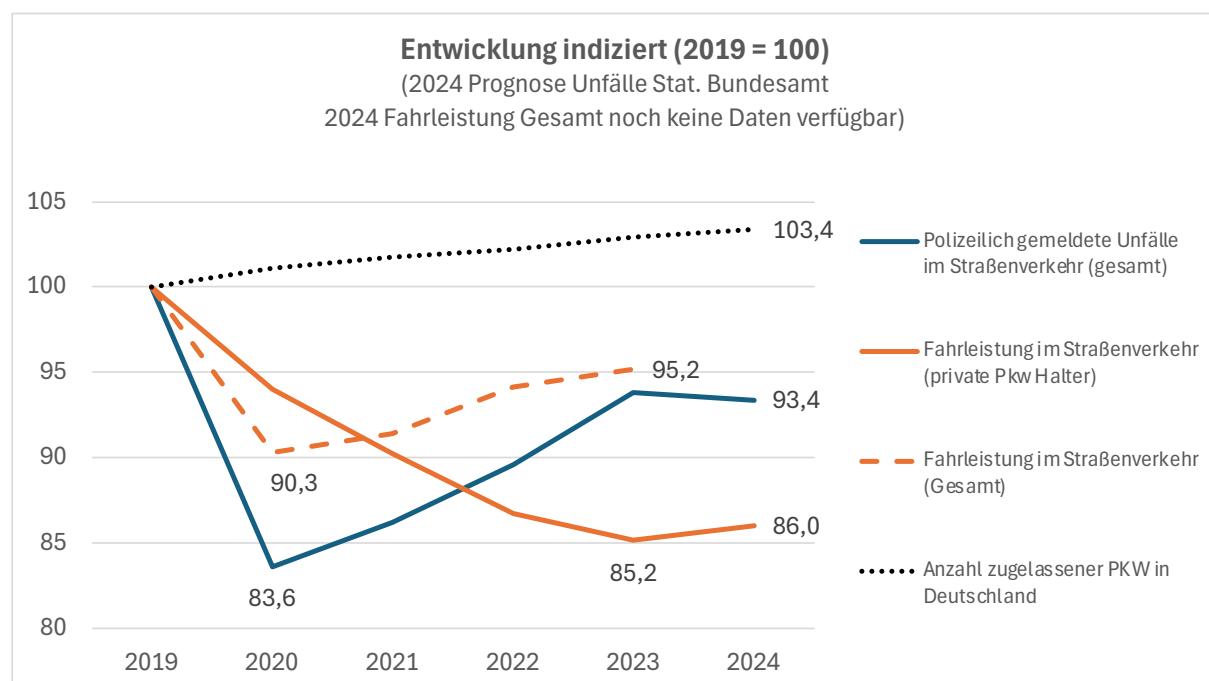
---

<sup>1</sup> Quelle: Statistisches Bundesamt;

[https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/01/PD25\\_020\\_611.html#:~:text=Im%20Jahresdurchschnitt%20hatte%20sie%202023,ebenfalls%20%2B2%2C2%20%25.](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/01/PD25_020_611.html#:~:text=Im%20Jahresdurchschnitt%20hatte%20sie%202023,ebenfalls%20%2B2%2C2%20%25.)

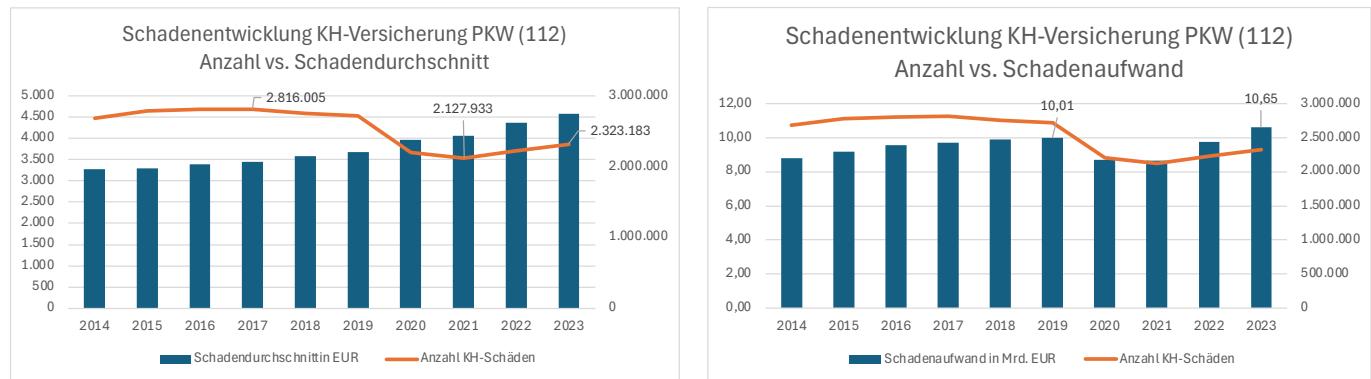
Diesbezüglich ist festzustellen, dass sich das Verkehrsgeschehen seit der Pandemie 2020 / 2021 zwar erholt, aber weiterhin signifikant vom vorpandemischen Niveau entfernt ist.

Dabei scheint sich die Pandemie mit ihren Folgeerscheinungen deutlich stärker auf private als auf gewerbliche Halter ausgewirkt zu haben. Jedenfalls ist auffällig, dass die Fahrleistung privater Halter erst im Jahr 2024 wieder begonnen hat, leicht zuzulegen, wohingegen die Gesamtfahrleistung im Straßenverkehr sich mit dem Ende der Pandemie schrittweise erholt. Im Ergebnis lag Letztere damit Ende 2023 nur noch knapp -5% unter dem Jahr 2019 (neuere Daten liegen noch nicht vor), während die Kilometerlaufleistung privater Halter Ende 2024 – wahrscheinlich in Folge der neuen Errungenschaft „Home-Office“ – das Niveau des Jahres 2019 noch um -14% verfehlt. Was umso erstaunlicher ist, als die Anzahl der zugelassenen Pkw seit Jahren kontinuierlich steigt.<sup>2</sup> Das bedeutet, dass die Menschen zwar tendenziell mehr Fahrzeuge zur Verfügung haben, mit diesen aber sowohl im Durchschnitt als auch insgesamt wesentlich weniger unterwegs sind als vor der Pandemie:



<sup>2</sup> Quellen: Statistisches Bundesamt, Lange Reihen mit Jahresergebnissen zu Straßenverkehrsunfällen, [https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunf...bellen/strassenverkehrsunfaelle-grundzahlen.html?view=main\[Print\]](https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunf...bellen/strassenverkehrsunfaelle-grundzahlen.html?view=main[Print]) Seite 3 von 3; DAT-Report 2025, Jährliche Kilometerleistung und automobile Wegstrecken privater Pkw-Halter in km, Seite 7; Bundesministerium für Digitales und Verkehr (Hrsg.), Gesamtfahrleistungen im Straßenverkehr nach Kraftfahrzeugarten, Verkehr in Zahlen 2024/25, S.152f. und ältere Ausgaben; KBA, Anzahl zugelassener Pkw in Deutschland in den Jahren 1960 bis 2025, zitiert nach statista <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/12131/umfrage/pkw-bestand-in-deutschland/>

## 0.2 Versicherungswirtschaft



Leider hat die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) die Jahresstatistik der KH-Versicherer nach § 9 StVG für das Geschäftsjahr 2023 erst am 7.11.2024 veröffentlicht. Entsprechend lagen die Zahlen für 2024 zur Zeitpunkt der Erstellung dieses Tätigkeitsberichts noch nicht vor. Dennoch scheinen sich die Entwicklungen bis 2023 auch in 2024 fortgesetzt zu haben. Zu beobachten war insbesondere Folgendes:

Der Rückgang im Verkehrsgeschehen hat sich in den letzten Jahren auch auf Seiten der Versicherungswirtschaft im Unfall- und Schadenaufkommen zunächst bemerkbar gemacht. So ist die Anzahl der KH-Schäden weiterhin deutlich unter dem vorpandemischen Niveau. Allerdings ist gleichzeitig der Schadenaufwand deutlich gestiegen, was bedeutet, dass auch die Schadendurchschnitte sich erheblich erhöht haben. Beide lagen 2023 auf einem „Rekordniveau“. So betrug der Schadendurchschnitt 4.385 EUR (3.680 EUR in 2019) und der Schadenaufwand 10,65 Mrd. EUR (10,01 Mrd. EUR in 2019). Im Rückschluss aus den bislang veröffentlichten Zahlen müsste aber das Auftragsvolumen an Schadengutachten nach Kfz-Unfällen zumindest bis 2023 weiterhin hinter dem Jahr 2019 zurückgelegen haben.<sup>3</sup>

Die Entwicklung der Schadenhöhen dürfte daher auch die versicherungstechnischen Ergebnisse der Kraftfahrtversicherer weiter belasten. Zwar ist davon auszugehen, dass das weiterhin erhöhte Zinsniveau den Versicherern hilft, über die Nichtversicherungstechnik (Anlagen) das Jahresergebnis zu stützen, dennoch war zu beobachten, dass einzelne Versicherer Schaden- und Schadenebenkosten auch in 2024 in Teilen noch stärker hinterfragt und ggf. gekürzt haben, als das ohnehin bereits der Fall war. Diese Entwicklung hat nicht nur Auswirkungen auf Geschädigte, sondern vermehrt auch auf Kfz-Sachverständige. Zum einen, wenn in Gutachten bewertete Schadenpositionen durch (bei sogenannten Prüfdienstleistern hinterlegte) automatisierte Routinen pauschal gekürzt werden. Zum anderen, wenn derartige Kürzungsroutinen die Sachverständigenhonorare selbst betreffen.

<sup>3</sup> Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht, Jahresgemeinschaftsstatistik Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung 2023, [https://www.bafin.de/SharedDocs/Downloads/DE/Anlage/dl\\_anlage\\_kh\\_jahresgemeinschaftsstatistik\\_va.html;jsessionid=A0368577CE3E231798619C1FDF42B67B.internet941](https://www.bafin.de/SharedDocs/Downloads/DE/Anlage/dl_anlage_kh_jahresgemeinschaftsstatistik_va.html;jsessionid=A0368577CE3E231798619C1FDF42B67B.internet941)

### 0.3 Sachverständigen-Branche

Denn abgesehen von Kürzungen bei Nebenkosten sind einzelne Versicherer bereits 2023 vermehrt dazu übergegangen, auch Grundhonorare von Sachverständigen, die sich innerhalb der letzten BVS-K-Honorarumfrage bewegen (vgl. Punkt 3.4), mit dem Hinweis zu kürzen, dass diese Sachverständigen nicht BVS-K-Mitglieder wären bzw. über keine entsprechende Qualifikation verfügen würden. Zwar werden auch BVS-K-Mitglieder ab und zu von diesen automatisierten Kürzungsroutinen unberechtigterweise getroffen. Im Gegensatz zu Nicht-Mitgliedern können Mitglieder aber relativ einfach – mit dem Hinweis auf ihre BVS-K-Mitgliedschaft – ihre berechtigte Honorarforderung durchsetzen.

Gegenüber Nicht-BVS-K-Mitgliedern scheinen einige Versicherer seit geraumer Zeit aber recht rigoros vorzugehen. Auf welcher belastbaren rechtlichen Grundlage diese Kürzungen beruhen und ob die Versicherer mit dieser Praxis überwiegend – zumindest faktisch – Erfolg haben, entzieht sich allerdings der Kenntnis des Verbandes. Zumindest gibt es vereinzelt unterinstanzliche Urteile, welche die harte Linie der Versicherer bestätigen. zuletzt bspw. das LG Leipzig.<sup>4</sup> Jedenfalls erreichen die BVS-K-Geschäftsstelle seit ungefähr Herbst 2023 deutlich mehr Aufnahmeanfragen als in den Jahren zuvor (bislang weit über 300 Anfragen mehr als in vergleichbaren Zeiträumen davor). Allerdings führen weiterhin nur verhältnismäßig wenige Anfragen zu tatsächlichen, formalen Aufnahmeverfahren, weil viele der Anfragenden ihre besondere Sachkunde nicht nachweisen können, die notwendige Unabhängigkeit für eine Mitgliedschaft im BVS-K fehlt oder beides. Selbst ein „Hospitanten-Status“ kommt in aller Regel nicht in Betracht, weil die dafür erforderliche abgeschlossene und einschlägige Berufsausbildung (als Techniker, Meister oder Ingenieur) nicht nachgewiesen werden kann, welche wiederum die fachliche Grundvoraussetzung für eine Zertifizierung nach IfS oder ZAK bzw. für eine öffentliche Bestellung und mithin für eine BVS-K-Mitgliedschaft wäre (vgl. Punkt 2.1).

### 0.4 Projekte

Daneben war die Verbandsarbeit auch 2024 geprägt durch viele Projekte, die im Rahmen der 2021 verabschiedeten neuen BVS-K-Strategie auch in 2024 weiter umgesetzt wurden:

- **Satzungsänderung:** Ende 2023 hat die Mitgliederversammlung einer umfangreichen Satzungsänderung zugestimmt, die zuvor intensiv im BVS-K besprochen und abgestimmt wurde. Entsprechend des Beschlusses der Mitgliederversammlung sind die Satzungsänderungen allerdings noch nicht in Kraft getreten. Die neue Satzung wurde anschließend mit den Länderaufsichtsbehörden der GTÜ (der BVS-K ist mit 1/3 beteiligt, vgl. Punkt 3.1) sowie der Deutschen Akkreditierungsstelle (DAkkS) abgestimmt. Die Abstimmung endete zum Jahresende 2024. Schwerpunkte der Satzungsänderung waren u.a. die Modernisierung der Satzung sowie die Weiterentwicklung des Mitgliedschaftsmodells. Die Modernisierung hatte zum Ziel, den BVS-K – gerade auch im Hinblick auf die Erfahrungen aus der Pandemie – flexibler aufzustellen (z.B. mithilfe von Online- und hybriden Mitgliederversammlungen). Durch die Weiterentwicklung des Mitgliedschaftsmodells sollte u.a. sichergestellt werden, dass auch in Zeiten der Spezialisierung und neuer

---

<sup>4</sup> Vgl. LG Leipzig, Urteil vom 19.03.2025 – 07 S 221/24.

Mobilitätsformen qualifizierte Kfz-Sachverständige, die „nur“ in Teil- und Spezialgebieten des Kraftfahrtwesens tätig sind, aber gleichzeitig höchsten Qualitätsanforderungen entsprechen und unabhängig und neutral agieren, ihr Know-how in den BVSK einbringen und vom BVSK vertreten werden können.

- **Beitragssordnung (vgl. auch Punkt 4.2):** Im Rahmen der Arbeiten am neuen Mitgliedschaftsmodell wurde zudem auch eine neue Beitragsordnung entwickelt, innerhalb des Verbandes abgestimmt und von der Mitgliederversammlung beschlossen. Die neue Beitragsordnung trat mithin zum 01.01.2024 in Kraft und wurde entsprechend umgesetzt.
- **Autority-Plattform (vgl. auch Punkt 3.3):** Darüber hinaus arbeitete der BVSK intensiv daran, die finanziellen Voraussetzungen für den Ausbau der „Authority-Plattform“ zu schaffen (Ausbau technischer Funktionalitäten sowie Ausbau der Relevanz der Plattform im Netz und auf sozialen Medien). Bei der im zweiten Halbjahr 2023 durchgeführten Finanzierungs runde wurden leider die für eine erfolgreiche Emission erforderliche Mindestanzahl an gezeichneten Nachrangdarlehen nicht erreicht. Vorstand und erweiterter Vorstand hatten sich daher noch Ende 2023 dafür ausgesprochen, an dem Projekt festzuhalten und nach zusätzlichen Finanzierungsmöglichkeiten zu suchen, soweit sie zur Ausrichtung des Portals passen. Anfang 2024 fanden daher zunächst vertrauliche Gespräche mit der AGS e.V. statt. Die Mitgliederversammlung des BVSK hatte daraufhin am 07.06.2024 Vorstand und Geschäftsführung beauftragt, weiter mit der AGS über eine Beteiligung an Authority zu verhandeln und ggf. eine Vereinbarung abzuschließen. In der Folge haben die beiden Verbände zum 29.01.2025 eine Kooperationsvereinbarung abgeschlossen. Grundlage der Vereinbarung sind die in der Mitgliederversammlung vorgestellten Eckpunkte. Wobei der Vorstand der AGS die Beteiligung der AGS (in Höhe von. 1/3 der Anteile an der Authority GmbH) an zwei Voraussetzungen geknüpft hat:
  - Zustimmung der AGS-Mitgliederversammlung
  - Erfolgreiche Finanzierungs rundeHieraufhin hat die AGS-Mitgliederversammlung am 05.04.2025 ihre Zustimmung erteilt. Weshalb die neue Finanzierungs runde bereits am 08.04.2025 gestartet werden konnte. Zeichnungsberechtigt sind diesmal die Mitglieder beider Verbände.
- **Außenauft ritt & Präsenz BVSK:** Der BVSK hatte 2023 einen neuen Außenauft ritt für Kongresse und Messen konzipiert (Messestand, Informationsbroschüren, weiterführende Informationen, Ansprache) und beim 1. Deutschen Schadenrechtstag Ende 2023 erstmals erfolgreich umgesetzt und getestet. 2024 sind weitere Veranstaltungen gefolgt – u.a. das Sachverständigen-Forum, Würzburger Karosserie- und Schadentage sowie der 2. Deutsche Schadenrechtstag. Der BVSK möchte dadurch u.a. Kfz-Sachverständigen, die noch nicht den Anforderungen an eine BVSK-Mitgliedschaft entsprechen, Wege aufzeigen, wie sie sich qualifizieren und Mitglied werden können, sowie bereits qualifizierte Sachverständige, soweit sie noch nicht BVSK-Mitglied sind, auf den BVSK aufmerksam machen.

## 0.5 Neuausrichtung GTÜ

Zu guter Letzt hat die Neuausrichtung der GTÜ auch 2024 eine nicht unerhebliche Rolle gespielt. Der BVSK hat seit 2021 den Vorsitz in der Gesellschafterversammlung inne. Normalerweise wechselt der Vorsitz jährlich, rotierend zwischen den Gesellschaftern. Allerdings wurde der BVSK 2022, 2023 sowie

2024 gebeten, den Vorsitz – während der laufenden Neuausrichtung – beizubehalten (Neubesetzung und Einarbeitung der Geschäftsführung, Zusammenarbeit der Gesellschafter, Strategie, Gesellschaftsstruktur). Die hierzu notwendigen Tätigkeiten führten auch 2024 zu erheblichem Mehraufwand im Verband. Den Vorsitz der GTÜ-Gesellschafterversammlung hat seit Ende 2021 der Geschäftsführer des BVSK inne.

## 1 Satzungszweck, Mitgliedschaft, Organisation, Vorstand

### 1.1 Satzungszweck

Zweck des Bundesverbandes der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e.V. (BVSK) ist gemäß § 2 Nr. 1 der Satzung die Vertretung der fachlichen, wirtschaftlichen, politischen und sozialen Interessen unabhängiger qualifizierter selbständiger hauptberuflich tätiger Kfz-Sachverständiger.

### 1.2 Mitgliedschaft

Per 31.12.2024 gehörten dem Verband folgende Mitglieder an:

Mitglieder mit vollen Mitgliedschaftsrechten:

- 601 ordentliche Mitglieder gem. § 3 der Satzung an

Personen ohne aktives und passives Wahlrecht

- 158 Altmitglieder
- 105 Hospitanten (§4 Nr. 2 der Satzung)
- 171 bei einem ordentlichen Mitglied angestellte Kfz-Sachverständige (§ 4 Nr. 3)
- 5 Fördernde

Der BVSK konnte sich damit erstmals seit Jahren, dem demographischen Wandel erfolgreich entgegenwirken und ist wieder leicht gewachsen (zu den Hintergründen vgl. unten die Erläuterungen zu Punkt 4.1).

### 1.3 Organisation

Der BVSK ist ein eingetragener Verein. Der Verband ist in 17 (nicht eigenständige und nicht rechtsfähige) Landesgruppen gegliedert. Die Landesgruppen tragen die Verbandsarbeit in die Regionen. Außerdem stellen sie mit den Landesgruppenvorsitzenden und weiteren Delegierten einen Großteil des erweiterten Vorstands, der zweimal im Jahr tagt. Zusätzlich gehören dem erweiterten Vorstand auch die Mitglieder des engeren Vorstands sowie die Ehrenpräsidenten an. Das Fachgremium des Verbandes ist der Ausschuss für Technik und Recht (ATR), der themenabhängig aus den Kreisen seiner Mitglieder auch Arbeitsgruppen einrichtet. Die Verbandsarbeit wird damit zu einem wesentlichen Teil von ehrenamtlichen Mitgliedern getragen.

Unterstützung bekommen diese durch die Geschäftsstelle des Verbandes.

## 1.4 Vorstand und Geschäftsführung

Der Vorstand besteht satzungsgemäß aus dem Vorstand nach §26 BGB und den Beisitzern (= „engerer Vorstand“). Der Geschäftsführer wird vom Vorstand bestellt.

2024 fanden keine Wahlen zum Vorstand statt.

### 1.4.1 Vorstand im Sinne des § 26 BGB

- |                                   |               |
|-----------------------------------|---------------|
| - Dirk Barfs                      | Präsident     |
| - Dipl.-Ing. (FH) Michael Wessels | Vizepräsident |
| - Dipl.-Ing. (FH) Roland Wolf     | Vizepräsident |
| - Georg Schwadorf                 | Schatzmeister |

### 1.4.2 Beisitzer

- Dr. Oliver Brockmann
- Peter Millies
- Dipl.-Ing. Herbert Plückhahn
- Dipl.-Ing. (FH) Thomas Santin
- Marco Schmitz

### 1.4.3 Geschäftsführer

Vom Vorstand bestellter Geschäftsführer: Rechtsanwalt Martin Schmelcher.

## 2 Fachliche Interessenvertretung

### 2.1 Allgemeines

Der Begriff „Kfz-Sachverständiger“ ist in Deutschland nicht gesetzlich geschützt. Entsprechend gibt es keine gesetzlichen Zulassungsvoraussetzungen. Dies wird allerdings den hohen fachlichen und persönlichen Anforderungen nicht gerecht, denen ein Kfz-Sachverständiger nach Dafürhalten des BVSK und seiner Mitglieder gerecht werden muss, um seine Aufgabe in der erforderlichen Qualität sowie ordnungsgemäß und unabhängig durchführen zu können. Als Grundlage für den Sachverständigenberuf setzt der BVSK eine entsprechende Ausbildung voraus – insbesondere zum Ingenieur, Techniker oder Meister. Diese hohen Ausbildungsabschlüsse allein reichen allerdings noch nicht aus.

Darüber hinaus verlangt der BVSK eine besondere Sachkunde, die angehende Kfz-Sachverständige erwerben und nachweisen müssen. Angehende BVSK-Mitglieder können diesen Nachweis entweder durch die Fachkundeprüfung des Verbandes, eine vom BVSK anerkannte Zertifizierung oder eine öffentliche Bestellung und Vereidigung einer vom BVSK anerkannten Bestellungskörperschaft erbringen. Zusätzlich müssen BVSK-Mitglieder sich regelmäßig weiterbilden und dies durch entsprechende Weiterbildungsnachweise auch gegenüber dem Verband belegen.

Ein besonderes Anliegen des BVSK ist daher die Etablierung eines entsprechenden Berufsbildes sowie die Aus- und Weiterbildung von Sachverständigen, für die er sich entsprechend engagiert.

## 2.2 Fachkunde- und Zertifizierungsprüfungen

Die Mitglieder des ATR haben 2024 zwei Prüfungen durchgeführt.

### **Hintergrund:**

Der BVSK kooperiert seit 2004 bei der Zertifizierung mit dem Institut für Sachverständigenwesen in Köln (IfS). Der Ausschuss für Technik und Recht des BVSK (ATR) entwirft Prüfungsfragen und stellt Prüfer für die Zertifizierungsprüfung. Die BVSK-Fachkundeprüfung des ATR ist zugleich eine Zertifizierungsprüfung des IfS.

## 2.3 Aus- und Weiterbildung

### 2.3.1 Veranstaltungen der BVSK-Landesgruppen und BVSK Kfz-Sachverständigentag

Der BVSK hat in 2024 insgesamt **28** Landesgruppenveranstaltungen sowie **einen** Kfz-Sachverständigentag durchgeführt.

### **Hintergrund:**

Jede Landesgruppe soll pro Jahr mind. zwei Sitzungen durchführen. In diesen Sitzungen werden sachverständigenspezifische, technische und juristische Inhalte sowie wichtige Entwicklungen in der Branche und ihres Umfeldes vermittelt. Diese Veranstaltungen gelten auch als Weiterbildung im Sinne der IfS-Zertifizierung. Teilweise führen nahegelegene Landesgruppen auch gemeinsame Veranstaltungen durch.

Die auf dem Sachverständigentag vermittelten Inhalte sind ähnlich der Landesgruppenveranstaltungen – nur geht der Blick noch etwas weiter über den Tellerrand hinaus. Zudem steht der Sachverständigentag allen Interessierten offen, während die Landesgruppenveranstaltungen grundsätzlich nur von BVSK-Mitgliedern besucht werden können.

### 2.3.2 Seminare der BVSK-Akademie

Die BVSK-Akademie hat 2024 über **100 Seminare zur Aus- und Weiterbildung** angeboten.

Zudem hat die Geschäftsstelle seit Anfang des Jahres 2023 fünf **BVSK-Talks** sowie weitere **Online-Veranstaltungen** für Mitglieder durchgeführt.

### **Hintergrund:**

Im Bereich der Aus- und Weiterbildung kooperierte der BVSK seit vielen Jahren mit der awg mbh (Kottenheim). Mit der awg besteht ein Rahmenvertrag. Dieser erlaubt ihr, mit dem Co-Branding „BVSK Akademie“ Seminare auf eigene Rechnung durchzuführen. Der BVSK ist nicht am wirtschaftlichen Erfolg oder Misserfolg dieser Veranstaltungen beteiligt. Allerdings steuert er mit seinen Richtlinien die fachlichen Grundlagen bei. Dies gilt sowohl für Grundlagenseminare als auch Weiterbildungen – bspw. zum BVSK-anerkannten Sachverständigen für Hochvoltelektronik. Dafür erhalten BVSK-Mitglieder Vergünstigungen auf die Seminare.

Zudem wurde in Erfüllung der Beschlüsse aus 2022 die „Marke“ BVSK-Akademie für weitere qualifizierte Anbieter nach dem Vorbild der Zusammenarbeit mit der awg geöffnet. So hat der BVSK 2023 insbesondere auch Seminare der GTÜ-Akademie mit in den Schulungskatalog der BVSK-

Akademie aufgenommen. Der BVSK kann so seinen Mitgliedern eine deutlich verbesserte räumliche Verteilung der Seminare im Bundesgebiet anbieten.

Das Format BVSK-Talk wurde 2022 neu eingeführt. Es ist ein zusätzliches Online-Schulungs- & Informationsformat, das der Schnelllebigkeit der Gegenwart Rechnung tragen soll. In der Reihe BVSK-Talk wird fachliches und rechtliches Wissen zu aktuellen Themen kompakt transportiert. Hierzu werden den Mitgliedern kurzfristig mehrere Online-Termine zu spezifischen Themen bzw. Problemstellungen angeboten (in der Regel stehen ca. drei Termine pro Thema zur Auswahl). Gleichzeitig dient das Format dem bundesweiten (fachlichen-) Austausch im BVSK und der Rückspiegelung von Praxisproblemen in die Geschäftsstelle.

### 2.3.3 Rundschreiben, Richtlinien und ATR

Insgesamt hat der BVSK auch 2024 über 50 **Rundschreiben** veröffentlicht.

Der **ATR** hat sich im Berichtszeitraum insbesondere mit der Ermittlung der Wertminderung in den Bereichen PKW, Oldtimer, Wohnmobile sowie der Ermittlung des Wiederbeschaffungswertes beschäftigt. Die Arbeiten in den 2022 gebildeten Unterarbeitsgruppen des ATR dauern aktuell noch an. Ziel ist es, neue BVSK-Richtlinien zu den Themenkomplexen zu veröffentlichen.

#### **Hintergrund:**

Der BVSK versorgt seine Mitglieder u.a. mit aktuellen fachlichen Informationen, fachlichen Richtlinien und aktuellen juristischen Informationen sowie Mustertexten. Diese Inhalte werden von den Gremien des BVSK (vor allem dem ATR) sowie von der Verbandsgeschäftsstelle erarbeitet. Die Veröffentlichung von Arbeitsergebnissen und wichtigen Informationen erfolgt über Rundschreiben.

### 2.3.4 Weitere Veröffentlichungen

2024 wurden 6 Ausgaben der Zeitschrift „**Der Kfz-Sachverständige**“ sowie 4 Ausgaben des Online-Magazins **BVSK INSIDE** veröffentlicht.

#### **Hintergrund:**

Zusammen mit dem BVSK veröffentlicht der REGUVIS Verlag (ehemals Bundesanzeiger Verlag) 6-mal im Jahr die Fachzeitschrift „Der Kfz-Sachverständige“. Der Kfz-Sachverständige ist die Fachzeitschrift für Kfz-Sachverständigenthemen in Deutschland. Entsprechend wird sie nicht nur von den BVSK-Mitgliedern, sondern auch anderen Branchenakteuren bezogen und gelesen. Allerdings steuern Mitglieder des BVSK und seiner Gremien sowie Mitarbeiter der Verbandsgeschäftsstelle wesentliche Inhalte der Publikation bei. Der Verband ist allerdings nicht am wirtschaftlichen Ergebnis der Publikation beteiligt.

Zudem veröffentlicht der BVSK seit Ende 2021 die verbandsinterne Online-Publikation BVSK-INSIDE mehrmals im Jahr. Diese soll helfen, die Mitglieder umfangreich über die Verbandsarbeit zu informieren und sie mit besonderen (exklusiven) Hintergründen und Inhalten zu Branchenthemen zu versorgen. Ausgesuchte Ausgaben des BVSK-INSIDE werden bisweilen auch als gedrucktes Heft an die Mitglieder verschickt.

Der Kfz-Sachverständige sowie das BVSK INSIDE sind in der BVSK Mitgliedschaft enthalten.

### 3 Wirtschaftliche, politische und soziale Interessenvertretung

#### 3.1 GTÜ

Um die GTÜ im Sinne der Mitglieder weiterzuentwickeln, nahmen Mitglieder des Vorstands sowie der Geschäftsführung des BVSK regelmäßig an Ausschusssitzungen (insbes. Softwareprodukt- und IT-Ausschuss) sowie an den Gesellschafterversammlungen der GTÜ teil. 2024 fanden 7 Sitzungen statt. Hinzu kamen auch 2024 viele zusätzliche Termine rund um die Neuausrichtung der GTÜ (s.o. Vorwort: Rahmenbedingungen 2024, Punkt 0.5).

Die Gesellschaft für Technische Überwachung mbH, Stuttgart (GTÜ) ist die größte „freiberufliche“ Überwachungsorganisation in Deutschland. Sie erlangte zwischen 1990 und 1993 die amtliche Anerkennung zur Überwachungsorganisation in allen Bundesländern. Der BVSK hält 1/3 der Unternehmensanteile und engagiert sich in den Gremien im Sinne seiner Mitglieder. Die anderen 2/3 werden von zwei weiteren Verbänden freiberuflicher Sachverständiger getragen.

##### **Hintergrund:**

Infolge der Liberalisierung der periodischen Fahrzeugüberwachung (Hauptuntersuchung/HU) im Jahr 1989 wurden neben TÜV und Dekra auch freiberufliche Sachverständige in die Lage versetzt, die HU abzunehmen. Rund 1/3 der BVSK-Mitglieder macht von dieser Möglichkeit Gebrauch. Damit sie diese Dienstleistungen allerdings auch erbringen können, müssen sie gemäß Nr. 3.1.1 2. Alt. Anlage VIII zur StVZO von einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation nach Anlage VIIIB als Prüfingenieur (PI) betraut worden sein. Mithilfe der GTÜ haben die beteiligten Verbände das entsprechende Umfeld für ihre Mitglieder geschaffen.

Die GTÜ arbeitet aber auch weiterhin aktiv daran, die rechtlichen und faktischen Rahmenbedingungen für Freiberufler zu verbessern und bestehende Monopole aufzubrechen.

Mittlerweile können freiberufliche Ingenieure über die GTÜ nicht nur die HU abnehmen, sondern auch im Bereich des Technischen Dienstes tätig sein, insbesondere bei der Durchführung von Typgenehmigungen von Fahrzeugen nach VO (EU) 2018/858, VO (EU) 167/2013, VO (EU) 168/2013, Erteilung von Einzelgenehmigungen nach § 21 StVZO (Vollgutachten) und 19 (2) StVZO (Einzelabnahmen) sowie die Erstellung Ausnahmegutachten für Großraum und Schwerlasttransporte nach § 70 StVZO.

Zudem setzt sich die GTÜ seit Jahren für eine Liberalisierung der Führerscheinprüfung ein. Eines der letzten „TÜV-Monopole“.

#### 3.2 Berufsbild

Vertreter des BVSK nahmen auch 2024 an Arbeiten zur Erstellung der Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2, Sachverständige für Kraftfahrwesen und Straßenverkehr des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) teil. Ziel ist es, mit der Richtlinie erstmals allgemein anerkannte Mindestanforderungen an die Ausbildung und Qualifikation von Sachverständigen für Kfz-Schäden und -Bewertung sowie die Berufsausübung

zu definieren.“<sup>5</sup> Gleichzeitig sorgt der BVSK dafür, dass die Richtlinie im Sachverständigenumfeld allgemein bekannt ist und arbeitet so auf eine konsequente Umsetzung der Anforderungen der Richtlinie, nach Ablauf der Übergangsfristen, hin. Der Weißdruck der Richtlinie ist im Januar 2025 erschienen. Die Richtlinie ist sodann am 1. Februar 2025 in Kraft getreten. Die zweijährige Übergangsfrist wird mithin am 31. Januar 2027 ablaufen.

Der BVSK hatte sich 2019 aus inhaltlichen und prozessualen Gründen aus den mit dem Berufsbild befassten Gremien des VDI zurückgezogen. Nach Gesprächen mit anderen Beteiligten im Jahr 2021 wurde dieser Beschluss wieder revidiert und Mitglieder des Vorstands und des ATR arbeiten wieder in den Gremien des VDI mit. Auch konnte der BVSK erreichen, dass sich auch andere Institutionen wieder an den Arbeiten beteiligen – insbesondere die GTÜ und das IfS (Institut für Sachverständigenwesen). Außerdem konnte der BVSK-Geschäftsführer bereits Ende 2023 das Berufsbild des BVSK und die Arbeiten an der VDI-Richtlinie Vertretern des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, des Bundesministeriums der Justiz und des Bundesministeriums Inneren und für Heimat sowie Vertretern der Justiz und anderer Verbände erstmals vorstellen.

Zu guter Letzt setzten sich bereits zu Jahresanfang 2023 Mitarbeiter und Mitglieder des BVSK im Rahmen des Arbeitskreises VI des Verkehrsgerichtstages Goslar (130%-Grenze und Werkstattrisiko) aktiv für die Berücksichtigung des Berufsbilds bei der Auswahl einen Sachverständigen ein.

#### **Hintergrund:**

Seit Jahren setzt sich der BVSK für ein normiertes Berufsbild ein (zu den Hintergründen vgl. oben 2.1). Zusammen mit anderen Verbänden und Organisationen versucht er dies aktuell im Rahmen der Arbeiten an einer VDI-Richtlinie (Verein Deutscher Ingenieure).

### **3.3 Autority GmbH**

Die Autority GmbH soll Verbrauchern eine neutrale und objektive, aber zeitgemäße Informations-Plattform zu Themen rund um das Kfz anbieten, bei denen Verbraucher oftmals übervorteilt werden. Dabei soll im Schadenfall auch die „Notwendigkeit“ vermittelt werden, sich sowohl anwaltlich vertreten zu lassen als auch einen qualifizierten Sachverständigen zu beauftragen. Indem Autority über die entsprechenden Geschädigten-Rechte aufklärt, das Berufsbild des BVSK transportiert und Verbraucher direkt mit BVSK-Mitgliedern verbindet, dient die Autority GmbH ebenfalls direkt der Erfüllung des Vereinszwecks.

#### **Hintergrund:**

Autority wurde 2022 mit Mitteln des BVSK e.V. gegründet (Darlehen an die BVSK-Service-GmbH). Die Mitgliederversammlung hatte zuvor die Umsetzung eines ihr vorgestellten Konzepts zu Gründung, Betrieb und Finanzierung eines entsprechenden Start-ups beschlossen und den Vorstand sowie die Geschäftsführung mit der Umsetzung beauftragt. Die Plattform ging Ende 2022 online. BVSK-Mitglieder können mithilfe der Plattform gesucht und kontaktiert werden. Die Plattform wird seitdem wöchentlich aktualisiert, d.h. um neuen Content erweitert.

---

<sup>5</sup> Vgl. Empfehlung des 63. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2025 in Goslar, Arbeitskreis V; <https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/media//Editoren/63.%20VGT/AK%20V%20Kfz-Schadensgutachten%20Gut%20ist%20nicht%20genug!.pdf>

In einem zweiten Schritt sollen die technischen Funktionalitäten und die Relevanz der Plattform im Netz und auf sozialen Medien ausgebaut werden. Hierfür war eine Finanzierung durch die Mitglieder, sowie eine spätere Beteiligung vorgesehen, die allerdings die Erfüllung umfangreicher regulatorischer Anforderungen voraussetzte. Hieran wurde seit Sommer 2022 gearbeitet. Die für eine Finanzierungsrunde erforderliche Abstimmung mit der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) fand von Ende 2022 bis Mitte 2023 statt. Die darauffolgende Finanzierungsrunde endete am 20.10.2023. Dabei wurden leider die für eine erfolgreiche Emission erforderliche Mindestanzahl an gezeichneten Nachrangdarlehen nicht erreicht.

Ende 2023 haben sich sodann Vorstand und erweiterte Vorstand dafür ausgesprochen, das Projekt weiter zu verfolgen, d.h. Autority wie geplant weiter auszubauen und hierfür vorab nach zusätzlichen Finanzierungsmöglichkeiten zu suchen – soweit sie zur Ausrichtung des Portals passen. Bereits zum Jahreswechsel 2023/2024 fanden daher zunächst vertrauliche Gespräche mit der AGS e.V. statt. Die Mitgliederversammlung des BVSK hatte daraufhin am 07.06.2024 Vorstand und Geschäftsführung beauftragt, weiter mit der AGS über eine Beteiligung an Autority zu verhandeln und ggf. eine Vereinbarung abzuschließen. In der Folge haben die beiden Verbände zum 29.01.2025 eine Kooperationsvereinbarung abgeschlossen. Grundlage der Vereinbarung sind die in der Mitgliederversammlung vorgestellten Eckpunkte. Wobei der Vorstand der AGS die Beteiligung der AGS (in Höhe von 1/3 der Anteile an der Autority GmbH) an zwei Voraussetzungen geknüpft hat:

- Zustimmung der AGS-Mitgliederversammlung
- Erfolgreiche Finanzierungsrunde

Hieraufhin hat die AGS-Mitgliederversammlung am 05.04.2025 ihre Zustimmung erteilt. Weshalb die neue Finanzierungsrunde bereits am 08.04.2025 gestartet werden konnte. Zeichnungsberechtigt sind diesmal die Mitglieder beider Verbände.

### 3.4 BVSK-Honorarbefragung 2024

Der BVSK hat im letzten Quartal 2024 seine Mitglieder zu ihren aktuellen Honoraren befragt und die die Umfrageergebnisse sodann statistisch aufbereitet. Die „Honorarbefragung 2024“ wurde sodann im ersten Quartal 2025 veröffentlicht.

#### **Hintergrund:**

Vorgehensweise: Die BVSK-Honorarbefragung ist eine Erhebung des Verbandes über die in der Vergangenheit real berechneten Honorare seiner Mitglieder. Die Mitglieder kalkulieren ihre Honorare in Abhängigkeit der Schadenhöhe (ähnlich der Vorgehensweise bei der Berechnung der Anwalts- oder Gerichtsgebühren). Die Mitglieder werden daher gebeten für einzelne Schadenbänder (Schaden von bis) die von Ihnen aktuell in Rechnung gestellten Honorare anzugeben. Im Anschluss an die Erhebung wertet der BVSK die Daten statistisch aus.

In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass der BVSK keine Honorare festsetzt und auch nichts unternimmt, was dazu geeignet wäre, in den freien Wettbewerb und die freie Preisgestaltung seiner Mitglieder einzugreifen. Der Erhebungszeitraum endet in der Regel 1-3 Monate vor der Veröffentlichung. Zudem findet die Erhebung in der Regel im Jahr vor der Veröffentlichung statt.

Bedeutung: Die BVS-K-Honorarbefragung stellt für die Rechtsprechung, über alle Instanzen hinweg, eine wichtige Grundlage zur Schätzung des üblichen Sachverständigenhonorars dar. Mit der Veröffentlichung der BVS-K-Honorarbefragung gibt der BVS-K daher nicht nur seinen Mitgliedern, sondern auch der Rechtsprechung eine aktualisierte Übersicht der marktüblichen Sachverständigenhonorare zu Ende des Vorjahres an die Hand (vgl. auch oben Vorwort: Rahmenbedingungen 2023, Punkt 0.3).

### 3.5 Verbandsgespräche und fremde Veranstaltungen

Auch in 2023 haben Vertreter des BVS-K mit verschiedenen Institutionen des Sachverständigenwesens und seinem Umfeld bzw. deren Vertreter Gespräche geführt. Hierzu gehörten insbesondere:

- Der ADAC,
- die Arbeitsgemeinschaft der Kraftfahrzeugsachverständigen e.V. (AGS),
- der Arbeitskreis Sachverständiger für Schäden an und durch Kfz-Waschanlagen (AKSV Wash)
- der Berliner Verkehrsjuristenkreis (BVJF),
- der Bundesgerichtshof (BGH)
- das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV; im Rahmen des BVJF),
- das Bundesministerium des Inneren und für Heimat (BMI; im Rahmen des BVJF),
- das Bundesministerium der Justiz (BMJ; im Rahmen des BVJF),
- der Bundesverband der Partnerwerkstätten e.V. (BVdP)
- der Bundesverband öffentlich bestellter und vereidigter sowie qualifizierter Sachverständiger e.V. (BVS),
- der Classic Data Marktbeobachtung GmbH & Co. KG
- die Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT)
- der Deutschen Autorechtstag (DAR-Tag),
- die Deutsche Kommission für Lack und Karosserieinstandsetzung (DeKoLaKa)
- der Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR),
- das Magazin Fahrzeug+Karosserie (F+K)
- der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV, u.a. im Rahmen des BVJF),
- die GTÜ (s.o.),
- die HUK-Coburg
- das Institut für Sachverständigenwesen (IfS),
- der MAS (Münchener Arbeitskreis für Straßenfahrzeuge gemeinnütziger e. V.)
- der Parlamentskreis Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag (PAK)
- der Provinzial Versicherung AG
- die Firma Plan D,
- der Firma Solera Audatex Online GmbH
- der TÜV Süd,
- der VDA (Verband der Automobilindustrie e.V.; im Rahmen des BVJF)
- Verband der Kfz-Sachverständigen Berlin-Brandenburg e. V.
- der Verband der unabhängigen KFZ-Sachverständigen e.V. (VKS)
- Verband öffentlicher Versicherer e. V. (VÖV)
- der Verein Deutscher Ingenieure (VDI),

- der VDIK (Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V.)
- der Deutsche Verkehrsgerichtstag (VGT)
- die Wettbewerbszentrale (WBZ)
- der ZAK e.V. (Zertifizierte und anerkannte Hauptberufliche Kfz-Sachverständige)
- der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbes (ZDK) sowie
- der Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF).

**Hintergrund:**

Für eine effektive Interessenvertretung im Sinne der Satzung ist der regelmäßige Austausch mit Vertretern anderer Institutionen aus dem Umfeld des BVSK und seiner Mitglieder notwendig.

## 4 Finanzierung

### 4.1 Allgemein

Der BVSK finanziert seine Verbandsarbeit zu einem großen Teil aus Mitgliedsbeiträgen. Darüber hinaus erhält der Verband – in schwankender Höhe – zusätzliche Mittel aus Ausschüttungen seiner Beteiligungen. Diese wiederum sind ganz überwiegend durch die Ausschüttungen der GTÜ geprägt.

**Die Einnahmen betragen 2024:**

Beiträge	1.009,6 TEUR
Beteiligungen	870,9 TEUR
<u>Sonstige Einnahmen</u>	<u>109,7 TEUR</u>
Insgesamt	1.990,3 TEUR

Diesen standen **2024 Ausgaben** in Höhe von 1.860,5 TEUR sowie **Steuern auf Einkommen und Erträge** sowie sonstige Steuern **in Höhe von 139,9 TEUR** gegenüber.

Der BVSK erzielte 2024 mithin einen (um Rundungsdifferenzen bereinigten) **Fehlbetrag in Höhe von -10,1 TEUR**.

Zum Vergleich: Im Vorjahr erzielte der Verein ein Jahresergebnis von 61,3 TEUR. Nach einem Verlust in Höhe von -238,3 TEUR in 2022.

*(Anmerkung: Bei etwaigen Abweichungen hinter der Kommastelle handelt es sich um Rundungsdifferenzen).*

Wobei insoweit zu beachten ist, dass eine Anwaltsrechnung aus 2023 über rd. 60 TEUR, infolge der Trennung von der ehemaligen Buchhalterin Ende 2023, nicht mehr in 2023, sondern erst in 2024 ausgeglichen wurde. Zudem hat der Verband 2024 rund 54 TEUR zusätzliche Kosten für Veranstaltungen aufgewendet. Das lag zum einen an zusätzlichen externen Veranstaltungen, an denen der Verband mit einem „Messe-/Informationsstand“ teilgenommen hat, insbesondere den Würzburger Karosserie- und Schadentagen sowie dem Sachverständigen-Forum. Außerdem hat der Verband 2024 die interne Jahresauftaktveranstaltung (Januar) in eine Jahresausblickveranstaltung (November/Dezember) umgewandelt und so die Veranstaltungsreihe mit dem Vorstand, dem erweiterten Vorstand, dem AK Junioren und den Neumitgliedern in 2024 zweimal durchgeführt.

**Dass der BVSK trotz allem seine Planung für 2025 vergleichsweise nur knapp verfehlt hat, lag vor allem an der erfolgreichen Anpassung der Mitgliedsbeiträge (vgl. nachfolgender Punkt 4.2).**

Dadurch sind die Beitragseinnahmen von 791,7 TEUR in 2023 auf 1.009,6 TEUR in 2024 gestiegen und lagen mithin 39,6 TEUR über Plan. Dies lässt sich auf den vorsichtigen Planungsansatz zurückführen. So wurde zum einen der demographisch bedingte Mitgliederabrieb der letzten Jahre fortgeschrieben zum anderen wurde ein weiterer Mitgliederverlust in Folge der Beitragsanpassungen unterstellt. Tatsächlich ist die Anzahl der beitragspflichtigen Mitglieder 2024 aber – entgegen dem Trend der letzten Jahre – wieder etwas gestiegen. Hierfür dürfte es mehrere Gründe geben. Zum einen hat der BVSK die letzten Jahre sein Engagement rund um das Berufsbild auch nach außen deutlich gesteigert, bspw. durch eine stärkere Positionierung gegenüber Ministerien, anderen Verbänden und der Justiz, durch die Arbeit an der Richtlinie VDI-MT 5900 (vgl. Punkt 3.2), aber auch durch eine deutlichere Kommentierung der Honorarumfrage (vgl. Punkt 3.4). Gerade letzteres wurde bereits Ende 2023 von vielen Kfz-Haftpflichtversicherern aufgegriffen, indem diese dazu übergegangen sind, vor allem die Honorare von Nicht-BVSK-Mitgliedern massiv zu kürzen. Zum anderen hat der BVSK durch eine verstärkte Präsenz auf Branchen-Veranstaltungen diese Themen auch verstärkt gegenüber Nicht-Mitgliedern platziert und war dort durch seine verstärkte Präsenz auch für Interessierte direkt ansprechbar.

Sponsoring-Gelder nahm der Verband nicht direkt ein. Einzelne Groß-Veranstaltungen lässt der BVSK e.V. von der BVSK-Service-GmbH organisieren und durchführen. Diese beauftragt bspw. die Referenten, bucht Räume, nimmt aber auch die Tagungsgebühren sowie etwaige Sponsoring-Gelder entgegen. Das wirtschaftliche Risiko für diese Veranstaltungen trägt allerdings der BVSK e.V.

## 4.2 Neue Beitragsordnung zum 01.01.2024

Die Mitgliederversammlung des BVSK hat im Dezember 2023 eine neue Beitragsordnung beschlossen. Dadurch steigen einzelne Beiträge um rund 25%, wobei durch eine weiter ausdifferenzierte Beitragsstaffel (mehrere Mitglieder in einem Unternehmen) diesem Effekt wieder etwas entgegengewirkt wird.

Auszug (ab 1.1.24)	Beitrag / Gebühr in EUR p.a.	... ab der 2. Person im Unternehmen	... ab der 3. Person im Unternehmen	... ab der 5. Person im Unternehmen
Ordentliches Mitglied	1.440	1.080	720	
Hospitanten	720		360	
angestellte SV	720		360	180
Aufnahmegebühr	130	65		
Prüfungsgebühr	625			

*(Zum Vergleich: der bisherige Beitrag für ein ordentliches Mitglied betrug 1.150 EUR.)*

### Hintergrund:

Der BVSK hatte zuletzt im Jahr 2006 beschlossen, die Beiträge in den 5 Folgejahren um je 50 EUR p.a. anzuheben. Seit 2011 sind die Beiträge stabil geblieben. Bis 2018 waren die Ausgaben auch immer von den Einnahmen gedeckt. Betrachtet man die Jahre 2019 bis 2023 so ist aber festzustellen, dass der BVSK

seit 2019 ein „strukturelles Einnahmenproblem“ hatte. So sind über mehrere Jahre die Ausschüttungen aus der GTÜ gesunken und auch die Mitgliederzahl hat seit rd. 10 Jahren stetig abgenommen. Das strukturelle Einnahmenproblem wurde aufgrund verschiedener Sondereffekt, nicht sofort offenbar. So hat insbesondere die Pandemie dazu geführt, dass einige Ausgaben, die eigentlich zum „normalen Geschäftsbetrieb dazu gehören“ wie Präsenzveranstaltungen, Tagungen und Kongresse, entfallen sind. Zudem waren einzelne Positionen, insbesondere die des Geschäftsführers, über ein Jahr unbesetzt. Mit dem Ende der Pandemie ist die Notwendigkeit einer Beitragsanpassung wieder augenscheinlicher geworden, zumal sich 2023 die hohe Inflation infolge des russischen Angriffs auf die Ukraine auch verstärkt auf die Kosten für die Tätigkeiten des BVSK ausgewirkt hat.

## 5 Tochterunternehmen und weitere Beteiligungen

Der BVSK hat rückwirkend zum 01.01.2023 die BVSK-Service-GmbH (100% Tochter des BVSK e.V.) und die BVSK IT GmbH (100% Tochter der BVSK-Service-GmbH) auf die BVSK-Service-GmbH verschmolzen und diese bei dieser Gelegenheit in BVSK Service GmbH (ohne Bindestriche) umbenannt.

Zum 31.12.2023 gehören zum BVSK damit die BVSK Service GmbH (100%), die BVSK Immobilien GmbH (100%) sowie die Autority GmbH (100% über die BVSK Service GmbH). Zudem war der BVSK neben der GTÜ (s.o.) über die BVSK Service GmbH mit 3,02% auch an der repair-pedia AG beteiligt.

### 5.1 BVSK Immobilien GmbH

Die Immobilien GmbH ist Eigentümerin des Verbandssitzes (Menzelstraße 5, Potsdam) und verwaltet die Immobilie. 2021 waren die Räumlichkeiten vermietet an:

- den BVSK e.V.,
- die BVSK Service GmbH,
- die Firma autorechtaktuell GmbH & Co. KG (Anbieter rechtlicher verkehrsrechtlicher Informationen und Seminare)

### 5.2 BVSK Service GmbH

Die BVSK Service GmbH hilft dem Verband, bei der Erreichung der Verbandszwecke. So veranstaltet die Service GmbH bspw. den jährlichen Kfz-Sachverständigentag

Weiterhin unterstützt die Service GmbH die BVSK-Mitglieder mit umfangreichen Marketingmaterialien, Werbemitteln und regelmäßig aktualisierten Sonderdrucken. Im Rahmen der BVSK-Akademie organisiert und veranstaltet die Service GmbH jährlich diverse fachbezogenen Seminare und Veranstaltungen. Die Service GmbH erbringt auch für die am Verbandssitz angesiedelten Unternehmen unterschiedlichste Service-Dienstleistungen (u.a. Buchhaltung, Büro-Verbrauchsmaterialien, Postversand).

Zudem sind Aufgaben und Mitarbeiter der bisherigen BVSK IT GmbH mit der Verschmelzung im August 2023 rückwirkend zum 01.01.2023 komplett auf die BVSK Service GmbH übergegangen. Die BVSK IT GmbH wurde ursprünglich im Jahr 2017 gegründet, um den Herausforderungen der Digitalisierung im Sachverständigenwesen und insbesondere der Schadenabwicklung Rechnung zu tragen. Die IT GmbH unterstützte die Mitglieder des BVSK e.V. in allen Belangen der

Informationstechnologie und entwickelt Softwarelösungen rund um die digitale Schadenabwicklung. Weiterhin erbrachte die IT GmbH für alle am Verbandssitz angesiedelten Unternehmen verschiedenste IT-Dienstleistungen.

### 5.3 Beteiligung an der GTÜ GmbH

Zur Beteiligung an der GTÜ GmbH vergleiche oben unter Punkt 3.1 (in Bezug auf die wirtschaftliche, politische und soziale Interessenvertretung) sowie Punkt 4 (Finanzen).

### 5.4 Beteiligung an der Autority GmbH

Zur Beteiligung an der Autority GmbH vergleiche oben unter Punkt 3.3.

### 5.5 Beteiligung an der repair-pedia AG

Das BIS (BVKSK-Informations-System) ist seit den 1990er Jahren eine Plattform, über die der BVSK seinen Mitgliedern Zugang zu aktuellen Urteilen und Musterschreiben zur Verfügung stellt. Um die Plattform auf eine technologisch aktuelle Basis zu stellen und gleichzeitig den Mitgliedern Zugang zu Informationen aus dem Bereich der Fahrzeuginstandsetzung zu ermöglichen, hat sich der BVSK 2018 mit 2,77% an der repair-pedia AG beteiligt. Im Rahmen einer White-Label Lizenz wurde die Plattform repair-pedia ergänzt um BVSK-Inhalte den Mitgliedern unter dem Namen wikiXpert.de zur Verfügung gestellt.

## 6 Mitgliedschaften

Der BVSK ist Mitglied folgender Vereine, Verbände und Brancheninitiativen:

- BVJF (Berliner Verkehrsjuristenforum)
- DeKoLaKa (Deutsche Kommission für Lack und Karosserieinstandsetzung)
- DVR (Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.)
- F.I.E.A. (Fédération internationale d'Experts en Automobil)
- IFL (Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung e.V.)
- IfS (Institut für Sachverständigenwesen e.V.)
- PAK (Parlamentskreis Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag)
- VDI Arbeitsgruppe zur VDI-Richtlinie MT 5900 (Berufsbild des Sachverständigen)
- VGT (Deutscher Verkehrsgerichtstag -Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft- e.V.)
- WBZ (Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e.V.)
- ZDK (Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbes e.V.)
- ZKF (Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik e.V.)

## 7 Glossar

<b>ADAC</b>	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
<b>AGS</b>	Arbeitsgemeinschaft der Kraftfahrzeugsachverständigen e.V.
<b>AKSV Wash</b>	Arbeitskreis Sachverständiger für Schäden an und durch Kfz-Waschanlagen
<b>ATR</b>	Ausschuss für Technik und Recht (Fachgremium des Verbandes)
<b>BGH</b>	Bundesgerichtshof
<b>BMDV</b>	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
<b>BMI</b>	Bundesministerium des Inneren und für Heimat
<b>BMJ</b>	Bundesministerium der Justiz
<b>BVdP</b>	Bundesverband der Partnerwerkstätten e.V.
<b>BVJF</b>	Berliner Verkehrsjuristenforum (fachliche Präsenz-Austauschplattform für Experten aus Verbänden und Ministerien; inoffizieller Nachfolger des Rechtsausschusses des DVR)
<b>awg</b>	Seminaranbieter, mit dem der BVSK kooperiert.
<b>BMVI</b>	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
<b>BVS</b>	Bundesverb. Öffentl. bestellter und vereidigter sowie qualifizierter Sachverständiger e.V.
<b>BVSK</b>	Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e.V.
<b>DAKKS</b>	Deutsche Akkreditierungsstelle GmbH (nationale Akkreditierungsbehörde der Bundesrepublik Deutschland)
<b>DAR-Tag</b>	ARGE Deutscher Autorechtstag
<b>DAT</b>	Deutsche Automobil Treuhand GmbH
<b>DeKoLaKa</b>	Deutsche Kommission für Lack und Karosserieinstandsetzung
<b>DVR</b>	Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.
<b>F.I.E.A.</b>	Fédération internationale d'Experts en Automobil (Internationaler Verband der Automobil-Sachverständigen)
<b>F+K</b>	Fahrzeug+Karosserie (Branchenmagazin)
<b>GDV</b>	Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

<b>GuV</b>	<b>Gewinn- und Verlustrechnung</b>
<b>GTÜ</b>	Gesellschaft für Technische Überwachung mbH (BVSK hält 1/3 der Unternehmensanteile)
<b>IFL</b>	Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung e.V.
<b>IfS</b>	Institut für Sachverständigenwesen
<b>KI</b>	Künstliche Intelligenz
<b>MAS</b>	Münchener Arbeitskreis für Straßenfahrzeuge gemeinnütziger e. V.
<b>ö.b.u.v.</b>	öffentlich bestellt und vereidigt
<b>KÜS</b>	Verein Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger
<b>PAK</b>	Parlamentskreis Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag
<b>StVZO</b>	Straßenverkehrsverordnung
<b>TEUR</b>	Tausend Euro
<b>VDA</b>	Verband der Automobilindustrie e.V.
<b>VDI</b>	Verein Deutscher Ingenieure e.V.
<b>VDIK</b>	Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V.
<b>VKS</b>	Verband der unabhängigen KFZ-Sachverständigen e.V.
<b>VO (EU)</b>	Verordnung der Europäischen Union
<b>VöV</b>	Verband öffentlicher Versicherer e. V.
<b>VGT</b>	Deutscher Verkehrsgerichtstag -Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft- e.V.
<b>WBZ</b>	Wettbewerbszentrale (Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e.V.)
<b>ZAK</b>	Verband Zertifizierter und Anerkannter Hauptberuflicher Kfz-Sachverständiger
<b>ZDK</b>	Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbes
<b>ZKF</b>	Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik